

(19)



Europäisches Patentamt

European Patent Office

Office européen des brevets



(11)

EP 0 825 095 A3

(12)

EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG

(88) Veröffentlichungstag A3:
12.05.1999 Patentblatt 1999/19

(51) Int. Cl.⁶: **B62D 25/16, B62D 25/18**

(43) Veröffentlichungstag A2:
25.02.1998 Patentblatt 1998/09

(21) Anmeldenummer: 97113639.5

(22) Anmeldetag: 07.08.1997

(84) Benannte Vertragsstaaten:
AT BE CH DE DK ES FI FR GB GR IE IT LI LU MC
NL PT SE
Benannte Erstreckungsstaaten:
AL LT LV RO SI

(30) Priorität: 23.08.1996 DE 19634103

(71) Anmelder: DaimlerChrysler AG
70567 Stuttgart (DE)

(72) Erfinder:
• Von Heese, Armin
71034 Böblingen (DE)
• König, Gerd
73734 Esslingen (DE)
• Nädele, Volker
71032 Böblingen (DE)

(54) Spritzwasserfänger für Fahrzeuge

(57) Die Erfindung bezieht sich auf einen Spritzwasserfänger (6) für Fahrzeuge, der am Radlauf des zugeordneten Fahrzeuges angeordnet ist und dem Abrollumfang des Rades beabstandet gegenüberliegt, mit einer Fangrinnenanordnung (6) aus mehreren nebeneinander her verlaufenden, seitlich zu einer Baueinheit miteinander verbundenen Fangrinnen (8), entlang denen gefangenes Spritzwasser einem Wasserkasten zugeleitet ist, der von einer hinter dem Rad am Radlauf angebrachten Tragkonstruktion (7) der Baueinheit gehalten ist und eine seitliche Auslauföffnung für das gesammelte Spritzwasser aufweist.

Um bei günstigen Fertigungskosten eine Anpassung an unterschiedlich gestaltete Radläufe zu ermöglichen, ist der Spritzwasserfänger aus Komponenten eines Baukastensystems zusammengestellt, wobei von Fangrinnen gebildete Baueinheiten unterschiedlicher Längenerstreckung an einer baugleichen Tragkonstruktion anbringbar sind.

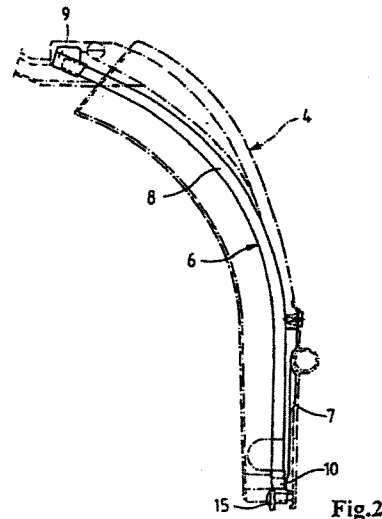


Fig.2

EP 0 825 095 A3



Europäisches
Patentamt

EUROPÄISCHER RECHERCHENBERICHT

Nummer der Anmeldung

EP 97 11 3639

EINSCHLÄGIGE DOKUMENTE			
Kategorie	Kennzeichnung des Dokuments mit Angabe, soweit erforderlich, der maßgeblichen Teile	Betrifft Anspruch	KLASSIFIKATION DER ANMELDUNG (Int.Cl.6)
X	DE 90 11 176 U (NEUMEISTER) 11. Oktober 1990 * Seite 1, letzter Absatz - Seite 2, letzter Absatz; Abbildungen *	1	B62D25/16 B62D25/18
A	US 4 205 861 A (ROBERTS FREDERICK D ET AL) 3. Juni 1980 * Spalte 2, Zeile 31 - Zeile 43; Abbildungen 1,2 * * Spalte 4, Zeile 6 - Zeile 19; Abbildungen 5,6 *	1,2	
A	US 3 922 003 A (LEA HARLAN L) 25. November 1975 * Spalte 3, Zeile 44 - Zeile 56; Abbildungen *	1	
			RECHERCHIERTE SACHGEBIETE (Int.Cl.6)
			B62D
Der vorliegende Recherchenbericht wurde für alle Patentansprüche erstellt			
Recherchenort DEN HAAG		Abschlußdatum der Recherche 18. März 1999	Prüfer Hageman, L
<p>KATEGORIE DER GENANNTEN DOKUMENTE</p> <p>X : von besonderer Bedeutung allein betrachtet Y : von besonderer Bedeutung in Verbindung mit einer anderen Veröffentlichung derselben Kategorie A : technologischer Hintergrund O : nichtschriftliche Offenbarung P : Zwischenliteratur</p> <p>T : der Erfindung zugrunde liegende Theorien oder Grundsätze E : älteres Patentedokument, das jedoch erst am oder nach dem Anmeldedatum veröffentlicht worden ist D : in der Anmeldung angeführtes Dokument L : aus anderen Gründen angeführtes Dokument & : Mitglied der gleichen Patentfamilie, übereinstimmendes Dokument</p>			

EPO FORM 1503 03/82 (P4403)

**ANHANG ZUM EUROPÄISCHEN RECHERCHENBERICHT
ÜBER DIE EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG NR.**

EP 97 11 3639

In diesem Anhang sind die Mitglieder der Patentfamilien der im obengenannten europäischen Recherchenbericht angeführten Patentdokumente angegeben.

Die Angaben über die Familienmitglieder entsprechen dem Stand der Datei des Europäischen Patentamts am
Diese Angaben dienen nur zur Unterrichtung und erfolgen ohne Gewähr.

18-03-1999

Im Recherchenbericht angeführtes Patentdokument		Datum der Veröffentlichung	Mitglied(er) der Patentfamilie	Datum der Veröffentlichung
DE 9011176	U	11-10-1990	KEINE	
US 4205861	A	03-06-1980	KEINE	
US 3922003	A	25-11-1975	KEINE	

EPO FORM P0461

Für nähere Einzelheiten zu diesem Anhang : siehe Amtsblatt des Europäischen Patentamts, Nr.12/82

(19)



Europäisches Patentamt

European Patent Office

Office européen des brevets



(11)

EP 0 825 095 A2

(12)

EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG

(43) Veröffentlichungstag:
25.02.1998 Patentblatt 1998/09

(51) Int. Cl.⁶: **B62D 25/18**

(21) Anmeldenummer: 97113639.5

(22) Anmeldetag: 07.08.1997

(84) Benannte Vertragsstaaten:
AT BE CH DE DK ES FI FR GB GR IE IT LI LU MC
NL PT SE
Benannte Erstreckungsstaaten:
AL LT LV RO SI

(30) Priorität: 23.08.1996 DE 19634103

(71) Anmelder:
Daimler-Benz Aktiengesellschaft
70546 Stuttgart (DE)

(72) Erfinder:
• Von Heese, Armin
71034 Böblingen (DE)
• König, Gerd
73734 Esslingen (DE)
• Nädele, Volker
71032 Böblingen (DE)

(54) Spritzwasserfänger für Fahrzeuge

(57) Die Erfindung bezieht sich auf einen Spritzwasserfänger (6) für Fahrzeuge, der am Radlauf des zugeordneten Fahrzeuges angeordnet ist und dem Abrollumfang des Rades beabstandet gegenüberliegt, mit einer Fangrinnenanordnung (6) aus mehreren nebeneinander her verlaufenden, seitlich zu einer Baueinheit miteinander verbundenen Fangrinnen (8), entlang denen gefangenes Spritzwasser einem Wasserkasten zugeleitet ist, der von einer hinter dem Rad am Radlauf angebrachten Tragkonstruktion (7) der Baueinheit gehalten ist und eine seitliche Auslauföffnung für das gesammelte Spritzwasser aufweist.

Um bei günstigen Fertigungskosten eine Anpassung an unterschiedlich gestaltete Radläufe zu ermöglichen, ist der Spritzwasserfänger aus Komponenten eines Baukastensystems zusammengestellt, wobei von Fangrinnen gebildete Baueinheiten unterschiedlicher Längenerstreckung an einer baugleichen Tragkonstruktion anbringbar sind.

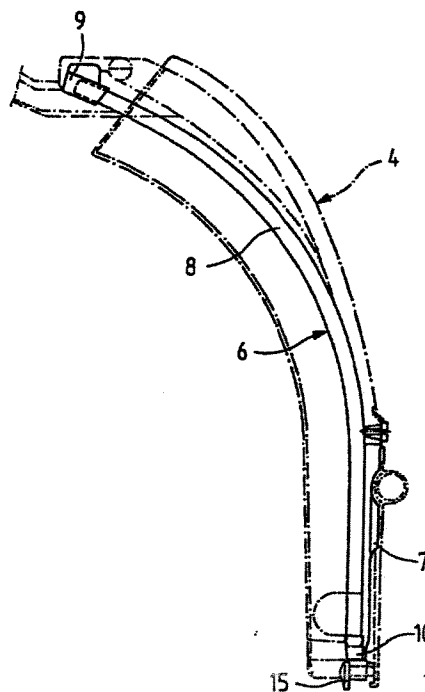


Fig.2

EP 0 825 095 A2

Beschreibung

Die Erfindung betrifft einen Spritzwasserfänger für Fahrzeuge der im Oberbegriff des Hauptanspruchs angegebenen Art.

Ein derartiger Spritzwasserfänger ist der DE 40 35 854 A1 bereits als bekannt zu entnehmen, wobei der Spritzwasserfänger mehrere Fangrinnen mit V-förmigem Querschnitt aufweist, die sich parallel zur Längsmittlebene des Fahrzeugs erstrecken. In diesen Fangrinnen, deren Rinnenöffnung dem Abrollumfang des Rades abgewandt ist, wird hineingeschleudertes bzw. hineingespültes Spritzwasser in den Wasserkasten des Spritzwasserfängers hinuntergeleitet, aus dem es seitlich neben der Fahrspur auf die Fahrbahn abfließen kann.

Der bekannte Spritzwasserfänger zeichnet sich durch einen guten Abscheidewirkungsgrad aus, ist jedoch im Hinblick auf Radläufe unterschiedlicher Abmessungen wenig anpassungsfähig. Auch kann durch die Anordnung des bekannten Spritzwasserfängers die Bodenfreiheit des Fahrzeugs erheblich beeinträchtigt sein, so daß sich der Spritzwasserfänger nicht problemlos bei Fahrzeugen einsetzen läßt, deren Bodenfreiheit sich in Abhängigkeit vom Beladungszustand stark verändert. Eine Anpassung der konstruktiven Bauhöhe an wechselnde Einsatzbedingungen ist ebenfalls nicht ohne weiteres möglich.

Aus der DE 31 23 252 A1 ist ferner ein Schmutzfänger bekannt, der sich der Belastungssituation des zugehörigen Fahrzeugs und in seiner konstruktiven Bauhöhe an wechselnde Einsatzbedingungen anpassen läßt. Hierzu ist der bekannte Schmutzfänger in mehrere Höhenabschnitte aufgeteilt, die durch Druckknöpfe oder ähnliche Befestigungsmittel zu einem langen Schmutzfänger verbunden oder bei Bedarf durch Abnehmen eines oder zweier Abschnitte verkürzt werden können. Es handelt sich bei diesem bekannten Schmutzfänger jedoch um einen Spritzlappen üblicher gummielastischer Bauart, der durch Aufsetzen auf der Fahrbahn oder dgl. nicht beschädigt wird und nur eine geringe Dicke aufweist.

Der Erfindung liegt die Aufgabe zugrunde, einen Spritzwasserfänger der gattungsgemäßen Art dahingehend weiterzuentwickeln, daß die Anpassungsfähigkeit des Spritzwasserfängers an Radläufe unterschiedlicher Abmessungen deutlich verbessert werden kann.

Die erfindungsgemäße Lösung dieser Aufgabe ist Gegenstand der Merkmale des Hauptanspruchs.

Aus den übrigen Ansprüchen sind vorteilhafte Ausgestaltungen der Erfindung zu entnehmen.

Mit dem erfindungsgemäßen Baukastensystem ist aufgrund der bei verschiedenen Ausführungsformen des Spritzwasserfängers baugleich verwendbaren Tragkonstruktion bereits eine Standardisierung erreicht, die sich im Hinblick auf die Herstellkosten des Spritzwasserfängers vorteilhaft auswirkt.

Dieser Standardisierungsvorteil wird weiter vergrößert,

wenn die von Fangrinnen gebildeten Baueinheiten aus endlos extrudierten Rinnenprofilen bestehen, die je nach den vorgesehenen Abmessungen passend abgelängt werden.

Der Spritzwasserfänger kann unter Beibehaltung seiner Leistungsfähigkeit im Bereich der Kotflügelunterkante enden, falls er bei ausreichender Bodenfreiheit des Fahrzeugs durch einen weiteren Spritzwasserfänger bis nahe der Fahrbahn verlängert werden kann. Bei reduzierter Bodenfreiheit des Fahrzeugs oder auf Schlechtwegstrecken kann der weitere Spritzwasserfänger problemlos mit wenigen Handgriffen abgenommen werden.

Nachfolgend sind mehrere Ausführungsbeispiele der Erfindung anhand einer zeichnerischen Darstellung näher erläutert.

In der Darstellung zeigen:

Fig. 1 eine Seitenansicht eines Fahrerhauses eines Lastkraftwagens mit einer Spritzwasserfängeranordnung,

Fig. 2 die Spritzwasserfängeranordnung des Fahrerhauses nach Fig. 1 in Seitenansicht,

Fig. 3 eine Seitenansicht einer Fahrerhausvariante mit angepaßter Spritzwasserfängeranordnung,

Fig. 4 die Spritzwasserfängeranordnung des Fahrerhauses nach Fig. 3 in Seitenansicht,

Fig. 5 eine Seitenansicht einer weiteren Fahrerhausvariante mit angepaßter Spritzwasserfängeranordnung,

Fig. 6 die Spritzwasserfängeranordnung des Fahrerhauses nach Fig. 5 in Seitenansicht,

Fig. 7 eine gegenüber Fig. 6 vergrößerte Darstellung des unteren Bereichs der Spritzwasserfängeranordnung,

Fig. 8 einen etwa horizontalen Schnitt durch einen Spritzwasserfänger gemäß der Schnittlinie VIII-VIII in Fig. 7,

Fig. 9 drei unterschiedlich lange Spritzwasserfänger zum wahlweisen Verlängern einer der Spritzwasserfängeranordnungen und

Fig. 10 eine Frontalansicht eines Spritzwasserfängers, der durch einen daran eingehängten Spritzwasserfänger verlängert ist.

Ein in Fig. 1 sichtbares Fahrerhaus 1 eines nicht in der Gesamtheit gezeigten Lastkraftwagens der Frontlenkerbauart weist seitlich das zugeordnete Vorderrad 2

umschließende Radläufe 3 auf, die spiegelsymmetrisch gestaltet sind. Die Radläufe 3 werden im hinteren Bereich von einem Kotflügel 4 begrenzt, der unter zum Abrollumfang des Rades 2 etwa paralleler Längserstreckung gekrümmt ist. Die Kotflügel 4 enden an einer breiten Trennfuge 5, die sich oberhalb des Rades 2 nahe der Rückwand des Fahrerhauses 1 befindet und sind in nicht sichtbarer Weise relativunbeweglich am Fahrgestell des LKW befestigt. Vor den Kotflügeln 4 werden die Radläufe 3 von einer zugeordneten Umfangswand gebildet, die relativunbeweglich mit dem Fahrerhaus 1 selbst verbunden sind. Durch diese Gestaltung der Radläufe 3 wird erreicht, daß sich das Fahrerhaus 1 für Wartungszwecke oder dgl. in üblicher und daher nicht näher beschriebener Weise um eine horizontale Fahrzeugquerachse nach vorn herunterklappen läßt, während die am Fahrgestell befestigten Kotflügel 4 ihre gezeigte Stellung beibehalten.

Im Hohlquerschnitt der Kotflügel 4 ist jeweils ein Spritzwasserfänger 6 lösbar befestigt, der entsprechend dem Kotflügel 4 gekrümmt ist und sich über dessen gesamte Länge erstreckt. Dieser Spritzwasserfänger 6 dient dem Zweck, bei nasser Fahrbahn von Rad 2 hochgeschleudertes Spritzwasser aufzunehmen und auf die Fahrbahn zurückzuleiten, ohne daß es durch Turbulenzen der Fahrtwindumströmung verwirbelt wird. Hierdurch wird ein Auftreten der sogenannten Sprühnebelbildung verhindert, welche die Sichtverhältnisse verkehrgefährdend beeinträchtigen kann.

Der Spritzwasserfänger 6 umfaßt als Hauptteile eine Tragplatte 7, ein Rinnenprofil 8 und einen Halteschuh 9. Dabei erstreckt sich die Tragplatte 7 vom unteren Ende des Kotflügels 4 ausgehend annähernd senkrecht nach oben und ist mit der Umfangswand des Kotflügels 4 fest verschraubt. Im unteren Bereich ist die Tragplatte 7 als Wasserkasten 10 ausgebildet, der innenseitig des Kotflügels 4 eine Auslauföffnung aufweist, so daß im Wasserkasten 10 gesammeltes Spritzwasser seitlich der Fahrspur zur Fahrbahn abfließen kann. Auf der Tragplatte 7 ist das Rinnenprofil 8 unter Distanz schraubbefestigt und das untere Ende des Rinnenprofils 8 ragt in den Wasserkasten 10 hinein.

Das Rinnenprofil 8 ist eine hier einteilige Baueinheit aus vielen, im Querschnitt gesehen etwa V-förmigen Fangrinnen 11, deren eine Rinnenwand im Querschnitt gesehen bogenförmig gekrümmt verläuft, wobei die Fangrinnen seitlich miteinander verbunden sind, wie in Fig. 8 zu erkennen ist. Um eine kostengünstige Fertigung des Rinnenprofils 8 zu ermöglichen, besteht es aus schlagzähem Kunststoffmaterial, das strangextrudiert und unter einem Einheitsradius vorgekrümmt ist, wobei der Einheitsradius etwa dem Krümmungsradius des Kotflügels 4 entspricht. Im Überdeckungsbereich mit der Tragplatte 7 ist das Rinnenprofil 8 durch die Schraubbefestigungsmittel etwa parallel zur Rückwand der Tragplatte 7 abgeplattet und im nach oben überstehenden Längenbereich diesem Radius entsprechend gekrümmt.

Am oberen vorderen Ende des Kotflügels 4 ist der Halteschuh 9 befestigt, in den der vordere Endbereich des abgelängten Rinnenprofils 8 eingeschoben und dadurch gehalten ist.

Fig. 3 zeigt ein Fahrerhaus 1.1, das sich nur geringfügig vom Fahrerhaus 1 unterscheidet. Der Kotflügel 4.1 dieses Fahrerhauses 1.1 grenzt an eine etwa horizontal verlaufende Trennfuge 5.1 an, die sich unterhalb der Oberkante des Radausschnittes befindet. Hierdurch mußte die Längserstreckung des Spritzwasserfängers 6.1 entsprechend reduziert werden. Diese Verkürzung erfolgte auf wirtschaftliche Weise durch entsprechendes Ablängen des Rinnenprofils 8.1. auf das erforderliche Maß. Die Tragplatte 7 samt Wasserkasten 10 sowie der Halteschuh 9 wurden baugleich verwendet.

Beim Fahrerhaus 1.2 nach Fig. 5 liegt die Trennfuge 5.2 zwar ebenfalls horizontal aber noch deutlich tiefer als die Trennfuge 5.1 beim Fahrerhaus 1.1., wodurch der fahrgestellfeste Kotflügel 4.2 eine noch deutlich geringere Höhererstreckung aufweist. Wie in Verbindung mit Fig. 6 zu erkennen ist, reicht diese Höhererstreckung gerade zur Befestigung der Tragplatte 7 auf dessen Gegenfläche aus. Zur Anpassung an diese Höhererstreckung ist das Rinnenprofil 8.2 entsprechend abgelängt und steht somit nicht mehr nach oben über. Um die Spritzwasserabsorption dieser Spritzwasserfängeranordnung zu verbessern, ist ein weiterer Spritzwasserfänger 6.3 im Radlauf 3.2 angeordnet. Dieser zusätzliche Spritzwasserfänger 6.3 arbeitet völlig unabhängig vom Spritzwasserfänger 6.2 und ist unter der fahrrhausfesten Umfangswand des Radlaufes 3.2 befestigt. Der Spritzwasserfänger 6.3 besteht aus einem entsprechend abgelängten Rinnenprofil 8.3, einem Halteschuh 9 in den das vordere Ende des Rinnenprofils 8.3 zur Festlegung hineingeschoben ist und einen auf den hinteren Endbereich des Rinnenprofils 8.3 aufgeschobenen Wasserkasten 10.3, der gleichzeitig als hinterer Halteschuh fungiert und eine nicht sichtbare seitliche Auslauföffnung aufweist.

In den Fig. 7 und 8 ist der Zusammenbau des Spritzwasserfängers 6.2 deutlicher zu erkennen. Insbesondere ist in der Schnittdarstellung sichtbar, daß die Bogenwände der Fangrinnen 11 mit Langlöchern 12 durchsetzt sind, durch die in bekannter Weise ein Teil des gefangenen Spritzwassers in den Zwischenraum zur Tragplatte 7 übertreten und in den Wasserkasten 10 herunterrinnen kann.

Die Wirkung der Spritzwasserfängeranordnung kann weiter verbessert werden, wenn ein weiterer Spritzwasserfänger 6.4, 6.5 oder 6.6 unter der Tragplatte 7 aufgehängt wird, um den freien Abstand zur Fahrbahn zu reduzieren. Diese Spritzwasserfänger 6.4, 6.5 und 6.6 weisen eine unterschiedlich Höhererstreckung auf, und lassen sich je nach gewünschter Restbodenfreiheit an der Tragplatte 7 einhängen, wie in Fig. 9 gezeigt ist. Die aufgehängten Spritzwasserfänger 6.4, 6.5 und 6.6 weisen im Unterschied zu den vorher beschriebenen Ausführungsformen keinen Wasserkas-

sten auf, sondern das gefangene Spritzwasser wird direkt auf die Fahrbahn abgeleitet. Diese Spritzwasserfänger bestehen aus entsprechend abgelängten Rinnenprofilabschnitten, die ähnlich einem Spritzlappen unter der Tragplatte 7 schwenkbeweglich aufgehängt sind.

Der Spritzlappen der Spritzwasserfänger 6.4, 6.5 und 6.6 weist zur leicht lösbaren Aufhängung nach oben abstehende Spritzlappenhaken 13 auf, welche durch Anheben und seitliches Verschieben des zu montierenden Spritzwasserfängers in hinter dem Wasserkasten 10 angeordnete Hakenösen 14 der Tragplatte 7 einhakbar sind, wie in Verbindung mit Fig. 10 deutlich zu erkennen ist.

Um ein ungewolltes Aushaken des eingehakten Spritzwasserfängers zu verhindern, ist die Aushakbewegung desselben durch einen ausrastbaren Riegelbolzen 15 blockierbar.

Damit der aufgehängte Spritzwasserfänger 6.4, 6.5 bzw. 6.6 nicht beschädigt wird, wenn er z.B. auf Schlechtwegstrecken kurzzeitig aufsetzt, greifen die Spritzlappenhaken 13 mit Höhenspiel in ihre Hakenöse 14 ein. Zur Abstützung der Spritzlappenhaken 13 in ihrer Hakenöse 14 ist an die Haken 13 jeweils eine Fahne 13a angespritzt.

Patentansprüche

1. Spritzwasserfänger für Fahrzeuge, der am Radlauf des zugeordneten Fahrzeugrades angeordnet ist und dem Abrollumfang des Rades beabstandet gegenüberliegt, mit einer Fangrinnenanordnung aus mehreren nebeneinander her verlaufenden, seitlich zu einer Baueinheit miteinander verbundenen Fangrinnen, entlang denen gefangenes Spritzwasser einem Wasserkasten zugeleitet ist, der von einer hinter dem Rad am Radlauf angebrachten Tragkonstruktion der Baueinheit gehalten ist und eine seitliche Auslauföffnung für das gesammelte Spritzwasser aufweist, dadurch gekennzeichnet, daß der Spritzwasserfänger (6, 6.1, 6.2) aus Komponenten eines Baukastensystems zusammengesetzt ist, wobei von Fangrinnen gebildete Baueinheiten (Rinnenprofile 8, 8.1, 8.2) unterschiedlicher Längenerstreckung an einer baugleichen Tragkonstruktion (Tragplatte 7) anbringbar sind, und daß an der Unterseite der Tragkonstruktion (Tragplatte 7) ein weiterer Spritzwasserfänger (6.4, 6.5, 6.6) mit einem Rinnenprofil (8.4, 8.5, 8.6) und spritzlappenähnlicher Erstreckung leicht lösbar befestigbar ist.
2. Spritzwasserfänger nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß die von Fangrinnen gebildeten Baueinheiten zu Rinnenprofilen (8, 8.1, 8.2) strangextrudiert, unter einem Einheitsradius vorgekrümmt und jeweils auf

Maß der vorgesehenen Baueinheit abgelängt sind.

3. Spritzwasserfänger nach Anspruch 2, dadurch gekennzeichnet, daß die Rinnenprofile (8, 8.1, 8.2) im Überdeckungsbereich mit der Tragkonstruktion (Tragplatte 7) annähernd gerade abgeplattet und in einer etwa vertikalen Fahrzeugquerebene gehalten sind.
4. Spritzwasserfänger nach Anspruch 2, dadurch gekennzeichnet, daß die Rinnenprofile (8, 8.1, 8.2) gegenüber ihrer Tragkonstruktion (Tragplatte 7) nach oben überstehen und im montierten Zustand mit ihrem nach oben vorn gerichteten Endbereich in einem am Radlauf (3, 3.1) befestigten Halteschuh (9) eingeschoben sind.
5. Spritzwasserfänger nach Anspruch 2, dadurch gekennzeichnet, daß eines der Rinnenprofile (8.2) etwa mit der Tragkonstruktion (Tragplatte 7) endet und in einem Abstand darüber ein weiteres Rinnenprofil (8.3) entlang dem Radlauf (3.2) angeordnet ist, das mit beiden Endbereichen in am Radlauf (3.2) befestigte Haltemittel (Halteschuh 9 und Wasserkasten 10.3) eingeschoben ist.
6. Spritzwasserfänger nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß der weitere Spritzwasserfänger (6.4, 6.5, 6.6) an seiner oberen Randseite mehrere Haken (13) aufweist, die in zugeordnete Ösen (Hakenösen 14) der Tragkonstruktion (Tragplatte 7) einhakbar und gegen Aushaken sicherbar sind.
7. Spritzwasserfänger nach Anspruch 6, dadurch gekennzeichnet, daß zum Sichern des Spritzwasserfängers (6.4, 6.5, 6.6) gegen Aushaken ein ausrastbarer Riegelbolzen (15) vorgesehen ist.
8. Spritzwasserfänger nach Anspruch 6, dadurch gekennzeichnet, daß die Haken (Spritzlappenhaken 13) mit Höhenspiel in ihre Öse (Hakenöse 14) eingreifen, wobei an die Haken (Spritzlappenhaken 13) jeweils eine Fahne (13a) zur Abstützung in der Öse (Hakenöse 14) angespritzt ist.
9. Spritzwasserfänger nach Anspruch 6, dadurch gekennzeichnet, daß zum wahlweisen Einhängen an der Tragkonstruktion (Tragplatte 7) mehrere Spritzwasserfänger (6.4, 6.5, 6.6) unterschiedlicher Bauhöhe vorgesehen sind.

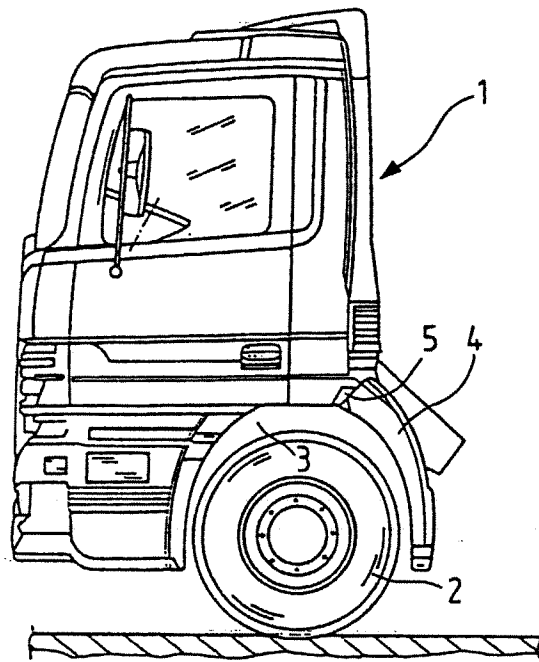


Fig.1

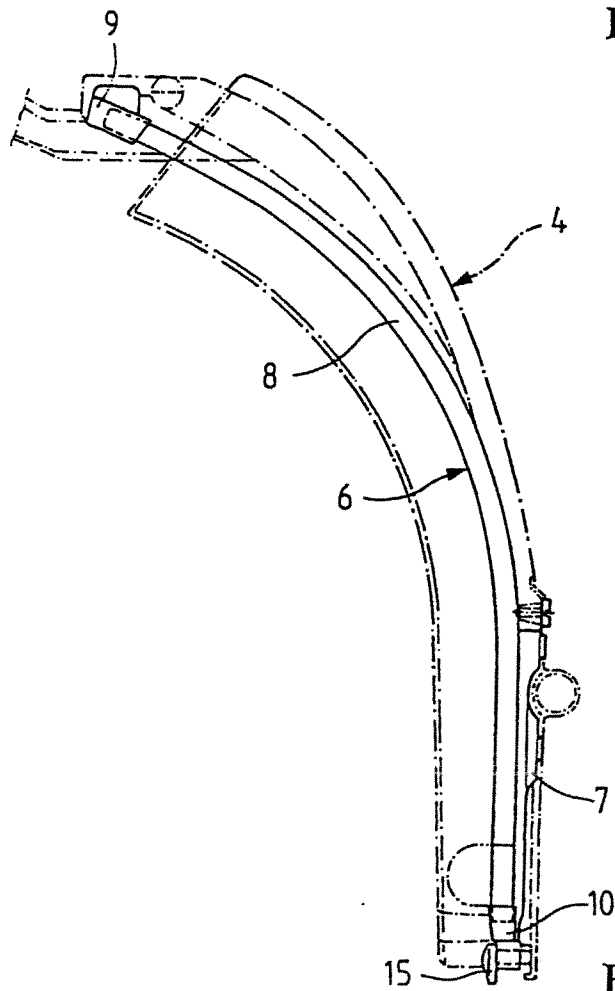


Fig.2

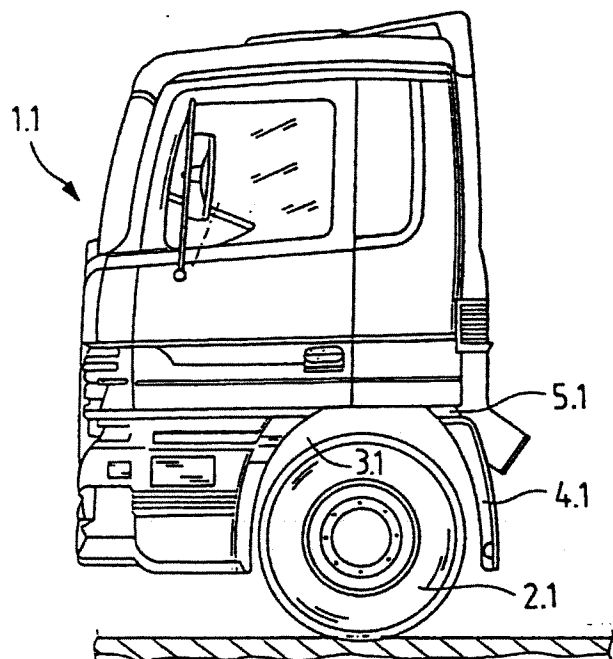


Fig.3

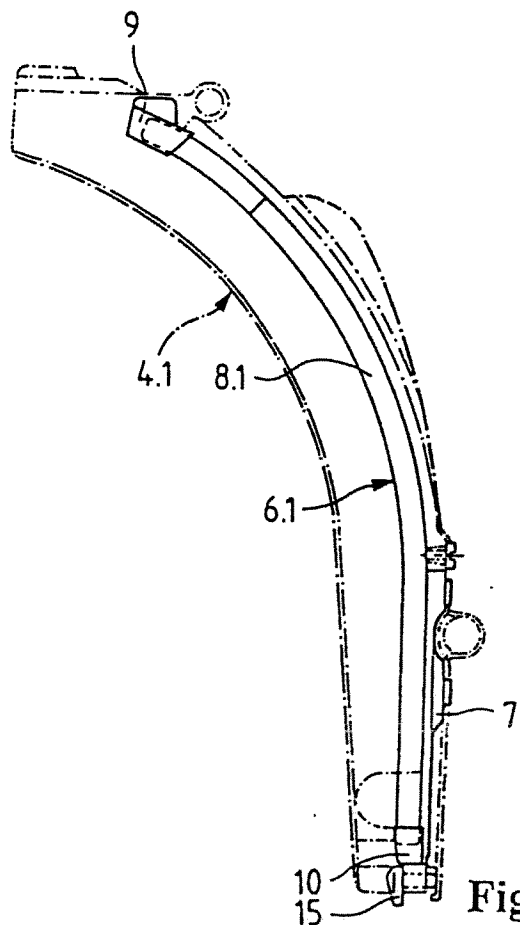


Fig.4

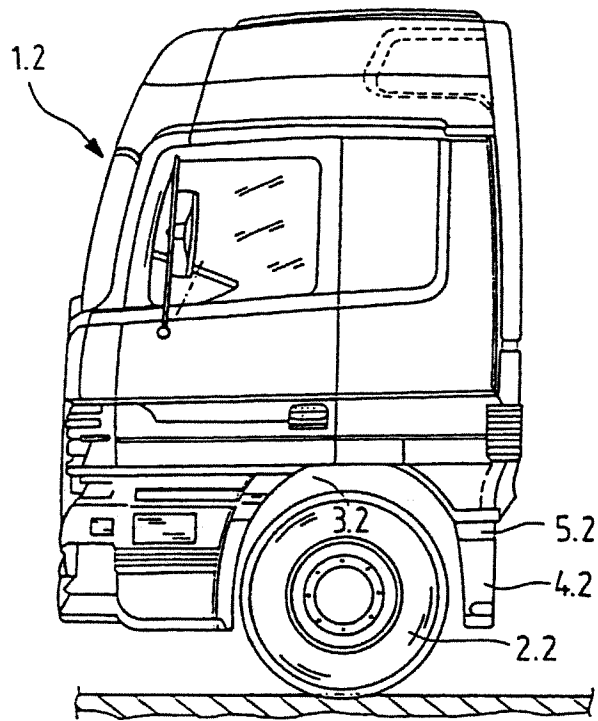


Fig.5

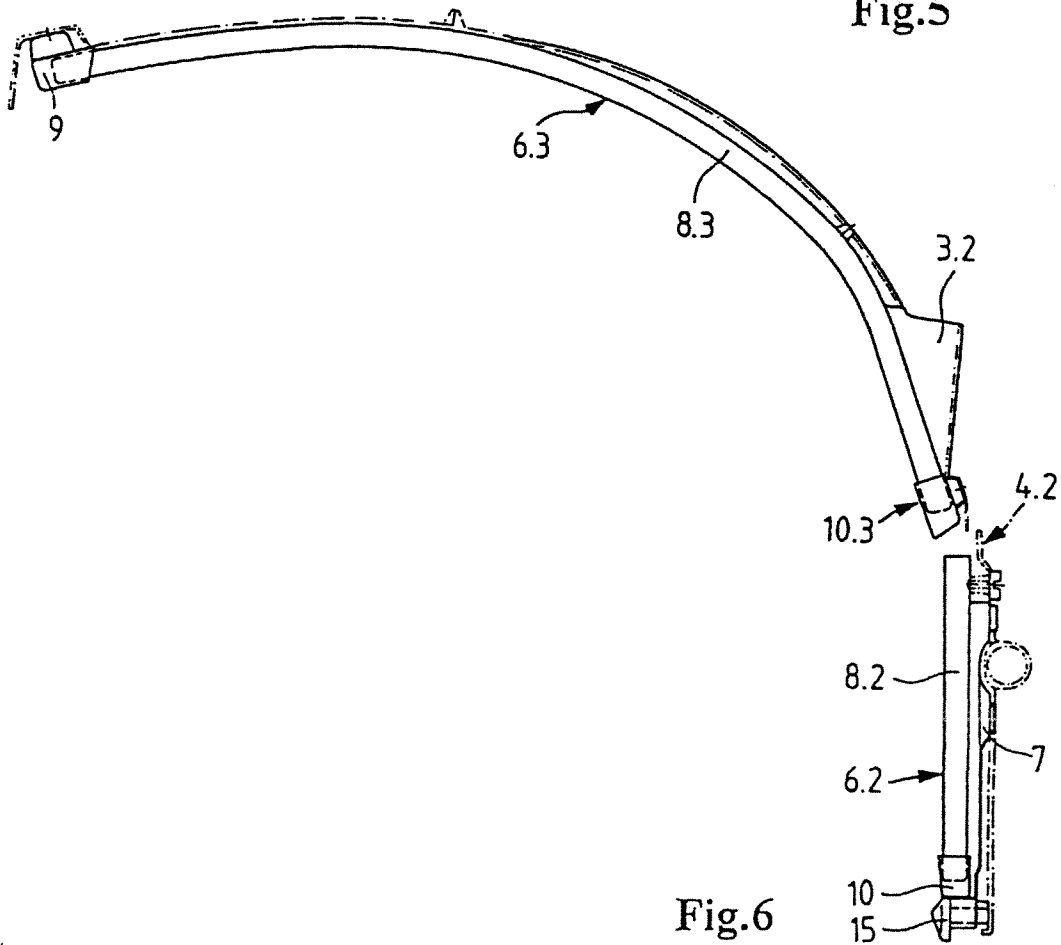


Fig.6

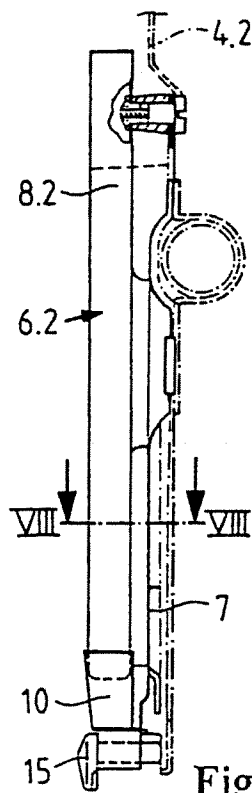


Fig.7

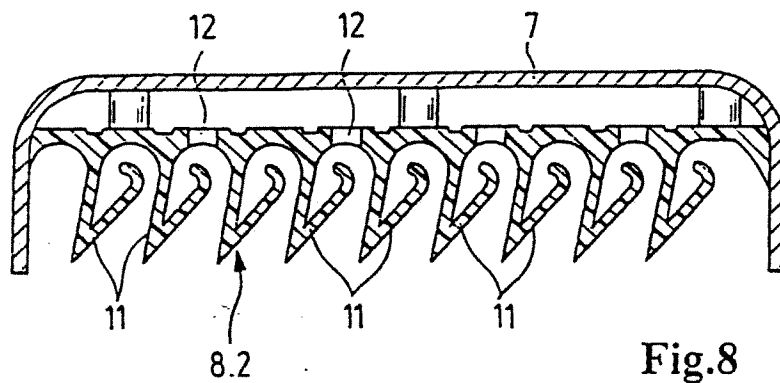


Fig.8

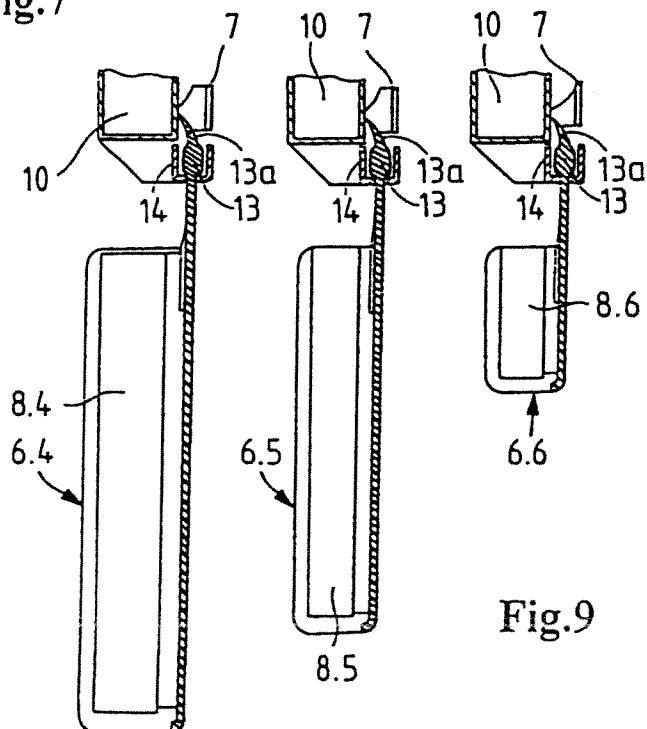


Fig.9

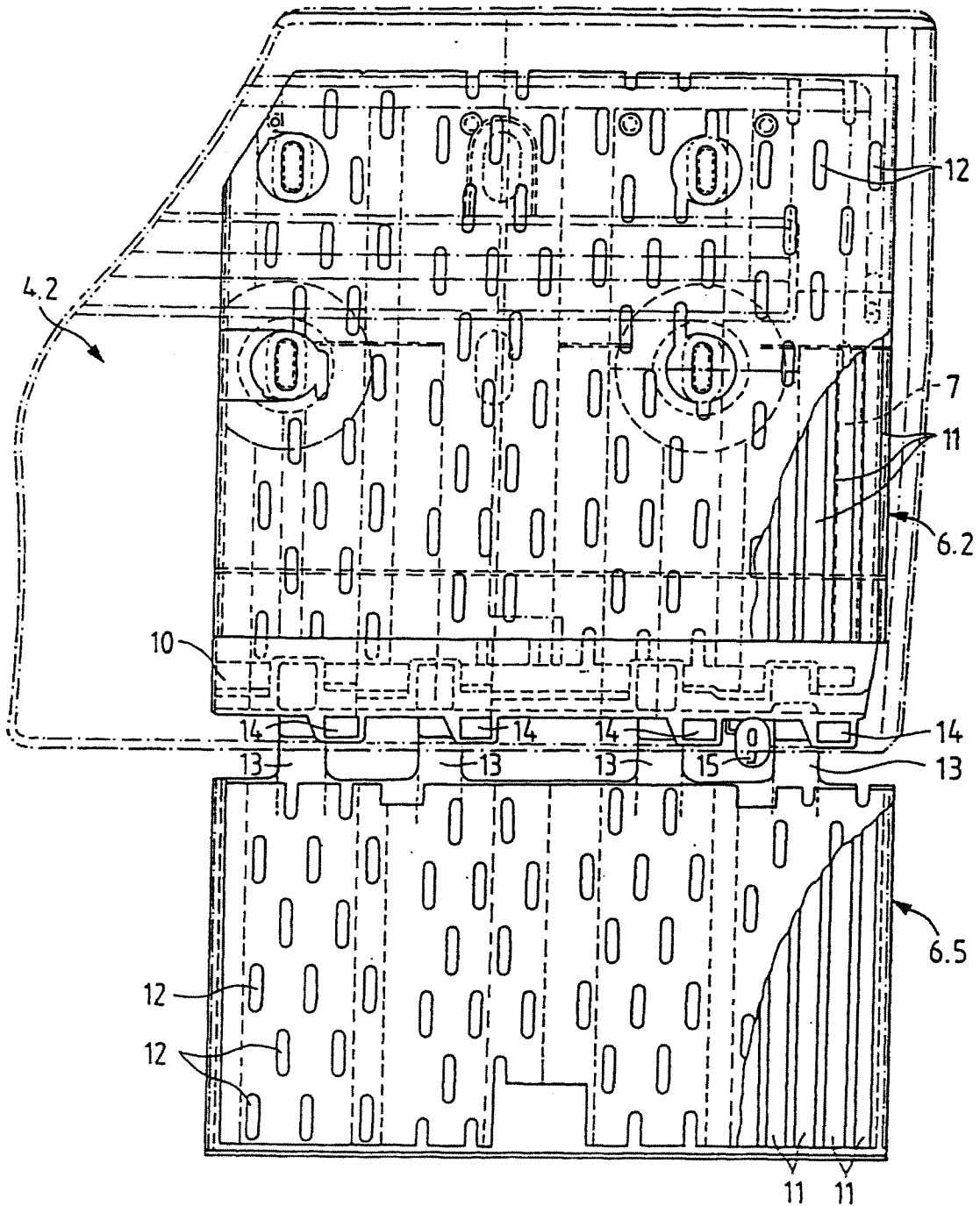


Fig.10